Valérian, Dominique. “La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge : entre activité économique et instrument politique” in: Les territoires de la Méditerranée: (XIe-XVIE siècle) [en ligne]. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2013 (généré le 20 mars 2021). pp. 39 - 45. Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/pur/118919>. ISBN : 9782753569294. DOI : https://doi.org/10.4000/books.pur.118919.

La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge : entre activité économique et instrument politique

Dominique Valérian

Il y a quelque chose d'un peu paradoxal à traiter de la piraterie dans le cadre d'une réflexion sur rôle de l'État dans la formation de l'espace économique méditerranéen. Traditionnellement, la piraterie est perçue avant tout comme un élément de perturbation de l'économie, de déstructuration des réseaux d'échanges, notamment maritimes, en somme une activité de rapine qui n'a pas sa place dans une économie moderne, qui doit donc être condamnée moralement et empêchée par la force légitime de l'État. Par ailleurs, à la suite de ce qu'écrivait Michel Mollat en 1975, on continue souvent à considérer qu'en Méditerranée au Moyen Âge, à la différence de que l'on constate dans l'Atlantique à la même époque, la distinction entre piraterie « sauvage » et course « réglementée » n'apparaît pas encore nettement[1]. On serait donc dans un système privé, largement en marge de l'action de l'État. C'est sur ce double postulat – activité parasitaire de l'économie et hors de toute politique pensée du pouvoir, que je voudrais revenir ici, à partir du cas de la piraterie en Méditerranée occidentale entre le XIIIe et le XVe siècle.

Une activité parasitaire ou symbiotique ?

En apparence les choses sont assez claires : le voleur, qu'il soit sur terre ou sur mer, entrave l'économie en privant illégitimement de leurs profits les producteurs ou les marchands. Pour autant, si on ne se place non pas du point de vue de la victime, mais du pirate, et si on laisse de côté les considérations morales, on a affaire à une activité professionnelle qui, si elle ne produit pas des richesses, contribue bien à les faire circuler. Elle est, pour reprendre l'expression de Fernand Braudel, « une forme des échanges forcés

1. « Entre l'une et l'autre [course et piraterie] les frontières demeurèrent toujours indécises et, selon les régions, inégalement tracées. » (Mollat M., « De la piraterie sauvage à la course réglementée, XIIIe-XIVe siècle », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge-Temps modernes*, n° 87, 1975, p. 9).

en Méditerranée[2] ». La frontière entre le marchand et le voleur n'est d'ailleurs pas toujours nette, et un honnête navire de négoce peut très vite se transformer, si l'occasion se présente, en navire pirate. Le *Livre du Consulat de Mer* prévoit ainsi que « Quand un bateau ennemi apparaît, le patron qui s'en rend compte doit demander aux marchands qui ont nolisé son navire s'ils désirent que celui-ci se lance à l'abordage de l'ennemi, engage la lutte et tente de le capturer », le partage des prises se faisant par tiers entre le patron, l'équipage et les marchands qui ont nolisé le navire[3].

L'organisation de la piraterie, et notamment son financement, suivent d'ailleurs globalement les mêmes règles que l'économie marchande. On trouve des associations d'investisseurs, pour la construction et l'armement des navires, qui se partagent ensuite les bénéfices au prorata de leur participation[4]. C'est ce que montre Ibn Khaldūn pour les pirates de Bougie dans les années 1360 : « La course se fait de la manière suivante : un groupe de corsaires plus ou moins nombreux s'organise ; ils construisent un navire et choisissent pour le monter des hommes d'une bravoure éprouvée[5]. » Il en est de même dans les pays de la couronne d'Aragon, où le financement des activités pirato-corsaires obéit aux mêmes principes que les investissements commerciaux[6].



En aval, le pirate est forcément amené à vendre le produit de ses rapines, et ce sont souvent des marchands qui se portent acquéreurs, remettant ainsi les marchandises dans le circuit commercial licite. On interdit parfois d'acheter à des pirates des biens mal acquis[7], mais dans les faits la pratique était sans doute courante. Tout au plus peut-on dire que les marchandises, ne parvenant pas à leur destinataire d'origine, intègrent des réseaux commerciaux différents – encore n'est-ce pas toujours forcément le cas. Les revenus les plus importants ne proviennent cependant pas de cette vente des produits volés, qui il est vrai nous est mal connue, mais des captifs. Le butin humain est en effet une source importante de revenus, et ce à plusieurs

2. Braudel F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1re édition, Paris, Armand Colin, 1949, 4e éd. corrigée, Paris, Armand Colin, 1979, vol. II, p. 206.

3. Dufourcq Ch.-E., *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Âge (Provence, Languedoc, Catalogne)*, Paris, Hachette, 1975, p. 126.

4. Mollat M., « Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et de la piraterie (xiiie-xve siècles) », *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, p. 745.

5. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-ʿIbar*, Beyrouth, 1959, vol. VI, p. 903, trad. W. Mac Guckin De Slane, *Histoire des Berbères*, Alger, Imprimerie du Gouvernement, 1852-1856, P. Casanova (nouv. éd. revue), Paris, P. Geuthner, 1956, vol. III, p. 117 (trad. modifiée).

6. López Pérez M. D., « La financiación de las empresas corserias catalano-aragonesas durante la Baja Edad Media : los armamentos de naves mallorquinas », *VIII jornades d'estudis historics locals : el comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. xv-xviii), Palma de Majorca, 1989*, Palma de Majorque, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, p. 86-105.

7. Cela est par exemple stipulé dans certains traités de paix, comme celui de 1234 entre Pise et les Hafsides, qui interdit à un Pisan d'acheter des biens arrachés un sujet hafside. Cf. M. Amari (éd.), *Diplomi arabi del R. Archivio fiorentino*, Florence, F. Le Monnier, 1863, p. 294. Le texte du traité ajoute dans le même article que « s'il tente de les porter dans notre terre, ces biens et personnes lui seront confisqués sans restitution possible », précision qui laisse penser que le cas pouvait se produire.

niveaux. Pour le pirate tout d'abord, qui peut vendre les personnes prises en mer ou, le plus souvent, lors de razzias sur les côtes, et on sait qu'à Bougie par exemple il existait au XIIIe siècle un marché aux esclaves, à proximité de l'arsenal[8]. Les bénéfices sont d'autant plus grands que la demande est forte, ce qui est le cas dans la seconde moitié du XIVe siècle en raison de la saignée démographique provoquée par la grande peste. Le nouveau maître du captif le fait ensuite travailler à son profit, soit à des tâches domestiques, soit dans des travaux agricoles ou artisanaux. Le nombre de ces captifs est difficile à estimer, mais il fut, au moins à certaines époques, relativement élevé. C'est ce dont témoigne encore Ibn Khaldūn pour la fin du XIVe siècle : « De cette manière Bougie et les autres ports occidentaux [de l'Empire hafside] se remplissent de captifs ; les rues de ces villes retentissent du bruit de leurs chaînes, surtout quand ces malheureux, chargés de fers et de carcans, se répandent de tout côté pour travailler à leur tâche journalière[9]. » Cette importance économique est confirmée par une lettre du sultan de Tlemcen, en réponse à une demande de Jacques d'Aragon qui lui ~~demande~~, vers 1320, la libération des captifs sujets de la couronne. C'est chose impossible, écrit-il, car « dans notre pays les travaux ne sont faits que par les captifs dont la plupart sont artisans dans un grand nombre de branches[10] ». On pourrait faire le même constat du côté chrétien : à Majorque, par exemple, la part des esclaves dans la population est estimée au XVe siècle à environ 10 %, et ils proviennent principalement de prises par les pirates[11]. Enfin les captifs sont une source de revenus importants dans le cadre d'une « économie de la rançon »[12]. Les sommes demandées ou négociées pour les rachats sont en effet considérables. Si, dans le cadre des traités de paix, on s'accorde pour que le maître ne réalise pas en libérant son captif de bénéfice sur l'opération, se limitant à récupérer la somme débours~~er~~ pour son achat[13], hors de période de trêve le bénéfice peut s'élever à 100 %, voire davantage encore, de la somme engagée au départ[14]. En outre, ces opéra-



8. Al-Ġubrīnī, *'Unwān al-dirāya fīman 'urifa min al-'ulamā' fī al-mi'at al-sābi'a bi Biğāya*, R. Būnār (éd.), Alger, SNED, 1970, p. 76.
9. Ibn Khaldūn, *'Ibar*, *op. cit.*, vol. VI, p. 903 ; *Id.*, *Berbères*, *op. cit.*, vol. III, p. 117.
10. Archivo de la Corona de Aragón (désormais : ACA), *Cartas arabes*, *caja* 2, n° 72, édité dans *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón*, M. Alarcón y Santón et R. García de Linares, Madrid-Grenade, E. Maestre, 1940, n° 91, p. 184-186. Voir également le témoignage de Yaḥyā b. Khaldūn, *Kitāb al-Bġiya*, A. Bel (éd. et trad.), *Histoire des Beni 'Abd el-Wâd, rois de Tlemcen*, Alger, Impr. Fontana, 1903-1913, trad. vol. I, p. 180 : Abū Tašfīn employa, pour satisfaire ses ambitions de bâtisseur, « des milliers d'ouvriers, tant charpentiers que serruriers, peintres et autres, tous pris parmi les prisonniers de guerre chrétiens ».
11. Sevillano Colom F., « Demografia y esclavos del s. XV en Mallorca », *Bolletí de la Societat Arqueológica Luliana*, n° 34, 1973, p. 175.
12. Kaiser W., « L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVIe-XVIIe siècle) », *Hypothèses 2006. Travaux de l'école doctorale d'histoire*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2007, p. 359-368.
13. Valérian D., « Le rachat des captifs dans les traités de paix de la fin du Moyen Âge : entre diplomatie et enjeux économiques », *Hypothèses 2006*, *op. cit.*, p. 356-357.
14. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelone, CSIC, 1995, p. 835.

tions de rachat rapportent également de l'argent aux intermédiaires, qui se font payer leur travail et, sans que cela apparaisse clairement dans les documents, perçoivent un intérêt sur les sommes avancées[15]. Ces personnages sont souvent eux-mêmes des marchands, le rachat de captifs pouvant d'ailleurs permettre un voyage en terre d'Islam qui autrement aurait été interdit[16]. Certains se spécialisent même dans ce type de service, comme Thomas Colomier à Marseille, en relation surtout avec Bône et Bougie[17], ou les Barcelonais Bernat Descoll et Guillem de Fonollet pour Bône et Tunis[18]. Enfin une foule d'intermédiaires, dans le port de captivité, tirent des revenus de ces opérations, du directeur de la douane aux canotiers en passant par les témoins et divers officiers du port[19].

Il faut souligner que les bénéfices retirés de l'activité pirate peuvent être réinvestis dans l'économie marchande, voire dans des activités de production, selon un processus de blanchiment bien connu aujourd'hui dans le secteur de l'économie criminelle. Cela est d'autant plus facile que le pirate n'est pas forcément un marginal, au ban de sa société d'origine, du moins tant qu'il n'enfreint pas certaines règles.

On ne peut bien sûr pas se placer uniquement du point de vue des bénéficiaires de la piraterie, et pour comprendre sa relation avec l'économie globale de la Méditerranée il convient de prendre aussi en considération le passif. Comme toute activité de rapine, la piraterie peut provoquer la ruine d'une entreprise ou d'une personne. Ses effets peuvent se faire sentir également sur le plan démographique, du moins pour les régions littorales et les sociétés de mer, par les morts que provoquent les attaques, et plus encore par l'envoi en captivité de milliers de personnes. En ce sens, le pirate a des effets négatifs sur l'économie proches de ceux dus aux violences de la nature, notamment les tempêtes pour ce qui est du commerce maritime – les deux dangers sont d'ailleurs souvent associés dans une même formule dans les contrats d'assurance. Ce sont là les effets les plus spectaculaires, car les plus violents, qui ont largement alimenté l'imaginaire, aujourd'hui comme à l'époque médiévale. Pourtant, il n'est pas sûr que ce soit les actions pirates en elles-mêmes qui aient eu le plus d'impact sur l'économie. Elles augmentaient certes les risques de la navigation, mais l'absence de données chiffrées



15. *Ibid.*, p. 837-838.
16. C'est la cas notamment dans le cadre du commerce avec l'Orient mamelouk, à une époque où le commerce est interdit par la papauté : des licences de navigation sont accordées au motif d'aller libérer des captifs, mais permettent aussi de commercer. Cf. Coulon D., *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330-ca. 1430)*, Madrid-Barcelone, Casa de Velazquez-Institut Europeu de la Mediterrània, 2004, p. 32.
17. Valérian D., « Les archives de Marseille, sources de l'histoire du Maghreb médiéval : le cas du port de Bougie (XIIIe-XVe siècle) », *Annales du Midi*, n° 113, 2001, p. 20-21 ; Malausséna P.-L., « *Promissio redemptionis* : le rachat des captifs chrétiens en pays musulman, à la fin du XIVe siècle », *Annales du Midi*, n° 80, 1968, p. 255-281.
18. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón y el Magreb*, *op. cit.*, p. 808, 811.
19. M. Gual Camarena (éd.), *El primer manual hispánico de mercadería (s. XIV)*, Barcelone, CSIC, 1981, p. 196-197.

globales ne nous permet pas de penser que la piraterie a causé plus de dommages que les tempêtes. En outre, les marins et les marchands étaient moins démunis face à ce danger que face aux colères de la nature. Il était possible tout d'abord de limiter les risques d'attaques, par une meilleure circulation de l'information, et surtout par l'armement des navires de commerce, la navigation en convois ou l'utilisation de galères d'escortes qui rendaient une attaque plus aléatoire pour les pirates. Les autorités politiques ou portuaires prennent pour cela des mesures visant à protéger les navires, fixant les conditions d'armement[20], ou favorisant la formation de convois. Le système le plus abouti est celui mis en place par Venise, avec les *mude*, le Sénat réglant l'armement des galées, fixant en 1439 le nombre d'archers à embarquer, et en 1461 faisant distribuer armes et munitions à chaque homme d'équipage[21]. En cas de danger précis, la République envoie une flotte de soutien, comme en 1470 quand vingt galères sont dépêchées pour protéger la *muda* de Berbérie partie en 1469, en raison de la présence d'un pirate chrétien qui menace le convoi[22]. Dans le même but, la couronne d'Aragon organise la protection des côtes et des zones maritimes au large du royaume en contribuant au financement de navires de course mais aussi de tours de guet le long des côtes les plus menacées[23]. Enfin le développement des assurances maritimes, à partir du XIVe siècle, permet de limiter les conséquences – au moins financières – de la prise d'une cargaison par des pirates. Tout cela a certes un coût, qui se répercute sur les marges bénéficiaires, même si le prix des assurances maritimes reste relativement peu élevé[24]. Mais il demeure le plus souvent gérable et n'empêche nullement le commerce maritime de continuer, sauf lorsque la menace est vraiment trop forte pour que les marchands puissent compter sur la chance d'échapper aux pirates.

20. Voir par exemple le *Liber Gazarie* rédigé à Gênes entre 1316 et 1344, qui autorise les voyages de navires isolés en direction de l'Ifrīqiya, mais avec des équipements en armes précis. Forcheri G., *Navi e navigazione a Genova nel Trecento (il liber Gazarie)*, Gênes, Istituto internazionale di Studi Liguri, 1974, p. 113. Cf. également, pour le XVe siècle, Ferrer i Mallol M. T., « Dos registres de l'"Oficium maris" de Génova (1402-1403, 1408-1410) », *Atti del I congresso storico Liguria-Catalogna,* Bordighera, Istituto internazionale di Studi Liguri, 1974, p. 249-252.

21. Doumerc B., *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*, Paris-Montréal, L'Harmattan, 1999, p. 90-91.

22. Archivio di Stato di Venezia, *Senato*, *Mar*, Reg. 9, fol. 52 r° (13/7/1470), cité par Greco L., « Sulle rotte delle galere veneziane : il cartulario di bordo del prete Giovanni Manzini (1471-1486) », *Archivio Veneto*, sér. V, n° 172, 1991, p. 11.

23. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón y el Magreb*, *op. cit.*, p. 729 sq. ; voir également, pour la Sicile, Maurici F., « Le difese costiere della Sicilia (secoli VI-XV) », J.-M. Martin (éd.), *Castrum 7. Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge : défense, peuplement, mise en valeur*, Rome-Madrid, École française de Rome et Casa de Velazquez, 2001, p. 195-202.

24. Balard M., « Assurances et commerce maritime à Gênes dans la seconde moitié du XIVe siècle », *Les transports au Moyen Âge. Actes du VIIe congrès des Historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 85, 2, 1978, p. 279. Marino Sanudo estime cependant à 15 % la hausse des primes en période d'insécurité ; cf. Mollat M., « Essai d'orientation », art. cit., p. 746.



Les perturbations économiques les plus importantes doivent en fait être cherchées ailleurs. Ce qui nuit le plus aux marchands sont moins les méfaits des pirates en eux-mêmes que les réactions des autorités politiques à la suite d'actes de piraterie. L'attitude des milieux marchands, et leurs revendications telles qu'elles apparaissent dans la documentation latine, sont à cet égard révélatrices de ce qui perturbait véritablement leurs affaires. La situation se présente différemment du côté musulman et du côté chrétien, en raison de la dissymétrie qui caractérise à cette époque le commerce en Méditerranée. Des deux côtés on pousse à des mesures de représailles en mer, ce qui ne fait qu'augmenter la menace pirate – mais ce n'est somme toute qu'une différence de degré dans la menace. Dans les ports musulmans, la réaction la plus redoutée par les hommes d'affaires est surtout l'arrestation des marchands et des marins présents sur place, qu'ils soient résidents ou simplement de passage, et la confiscation de leurs biens. En plus des désagréments induits par cette privation de liberté, cela compromet les transactions commerciales, parfois pour des durées assez longues, ce qui peut ruiner les affaires de toute une saison commerciale[25]. Dans les ports chrétiens, on rencontre parfois cette réaction, mais les sujets des souverains musulmans y sont peu nombreux, et les effets négligeables. En revanche la politique qui est plus souvent suivie consiste à interdire le commerce avec le port d'où sont supposés venir les pirates, voire avec l'ensemble du pays. Il y a à cela une double justification : d'une part il s'agit de faire pression sur le souverain musulman pour obtenir réparation, et notamment la libération des captifs ; d'autre part il s'agit d'empêcher que des marchands chrétiens soient arrêtés dans les ports musulmans, surtout quand des représailles sont décidées. C'était là une mesure radicale, que condamnaient le plus souvent les milieux marchands, ce qui explique qu'elle n'ait jamais été maintenue très longtemps[26]. En définitive la conséquence la plus grave de la piraterie pour les échanges en Méditerranée est la rupture de tout contact commercial décidé par les souverains en réaction à des actions pirates, plus que ces actions elles-mêmes.

Le rapport de la piraterie à l'économie est donc complexe. Incontestablement, elle est une activité économique, qui génère des profits et qui est intimement liée aux échanges marchands – qu'elle s'en nourrisse ou qu'elle les alimente. D'un autre côté elle est une gêne pour le commerce

25. C'est ce qui se produit à Tunis vers 1200 à la suite d'une attaque de pirates pisans dans le port qui provoque la fuite des marchands toscans et la séquestration de leurs biens. Les lettres envoyées par leurs partenaires tunisois, conservées aux archives de Pise, montrent la volonté à la fois des marchands et du pouvoir musulmans de revenir au plus vite à une situation normale. Cf. M. Amari (éd.), *Diplomi arabi*, *op. cit.*, p. 38-64.

26. En juin 1368, le roi d'Aragon décide d'interdire le commerce avec Bougie à la suite de la capture de marchands majorquins par l'émir de la ville, mais il doit renoncer au bout de quelques mois à cette décision sous la pression des jurats de Majorque, qui prennent soin de lui rappeler les pertes que son décret impliquait non seulement pour leurs affaires mais aussi pour les recettes douanières. ACA, Cancillería, Reg. 1426, fol 137 r°-v° (27/6/1368) ; Reg. 1427, fol. 63 r°-v° (23/11/1368).



maritime, ajoutant les menaces des hommes à celles de la nature. Mais l'entrave la plus grave aux échanges vient avant tout de décisions politiques, qui en réaction peuvent brutalement mettre fin à tout contact commercial et fermer des marchés entiers – ce qui pose la question du rôle de l'État par rapport à la piraterie.

Le rôle de l'État dans le développement et la régulation de la piraterie

Tous les États ont cherché à lutter contre la piraterie des autres puissances. Cela n'a rien d'extraordinaire, et il n'est pas la peine de s'étendre sur ce point. En revanche l'attitude des souverains à l'égard de la piraterie de leurs propres sujets à l'encontre d'autres pays est très variable et complexe, puisqu'elle va de la poursuite et de la condamnation des malfaiteurs jusqu'à une collaboration active à la piraterie maritime, en passant par diverses positions intermédiaires de tolérance plus ou moins grande du phénomène.



Lorsque l'État autorise et encadre ces activités, on peut alors parler de course. Le fait que dans les documents les deux mots de course et de piraterie soient parfois utilisés comme des synonymes n'exclut pas que, pour les contemporains, il existait bien une différence fondamentale entre ce qui était légal et ce qui ne l'était pas. L'implication la plus forte correspond à la participation de l'État dans les entreprises corsaires. Ainsi en 1377 le roi d'Aragon informe le gouverneur de Majorque que l'amiral de Bougie a fait armer une flotte importante pour venir dans les eaux du royaume[27]. Il s'agit là d'un des tout premiers personnages de l'État, qui est aussi directeur de l'arsenal et un proche de l'émir de Bougie. De même, en 1381, le Génois Onofrio di Piccamiglio est soupçonné par les Majorquins d'être associé avec le vizir de Bougie dans une entreprise corsaire[28]. En 1369 c'est un officier au service du sultan de Tlemcen Abu Ḥammū, et sur un bateau propriété du sultan, qui s'empare dans le port de Ténès d'un linh barcelonais[29]. Notons cependant que la participation directe du souverain n'apparaît jamais clairement. Au milieu du XIVe siècle, le roi d'Aragon participe bien au financement d'expéditions, notamment à l'armement des navires, mais dans une perspective surtout de défense des zones côtières[30]. L'implication directe de l'État passe le plus souvent par la vente de licences de course. Le phénomène est assez bien connu pour les pays chrétiens, et on ignore comment cela se passait du côté musulman, même si on peut supposer qu'il existait certainement aussi une forme de contrôle de l'activité. Il pouvait

27. ACA, Cancillería, Reg. 1437, fol. 47 v° (14/7/1377).
28. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón*, *op. cit.*, p. 728-729.
29. *Ibid.*, p. 704.
30. *Ibid.*, p. 586.





s'agir de droits de marque ou de représailles, par lesquels la victime d'un acte de piraterie était autorisée à prendre sur l'ennemi des marchandises à hauteur du préjudice subi[31], ou de licences plus générales. Ainsi, celles accordées par les rois d'Aragon ou leurs représentants, autorisaient le corsaire à attaquer les chrétiens d'un pays avec lequel une guerre était déclarée, et les musulmans dont le souverain n'avait pas signé de trêve avec la couronne d'Aragon. Pour garantir le respect de ces clauses, le corsaire devait désigner des garants et accepter de payer une amende en cas de violation de la licence. Il y avait donc un encadrement de cette course par l'État, comme en témoignent d'ailleurs les procès intentés à des patrons de navires accusés de s'en être pris à des cibles non autorisées et la vérification par les agents publics de la qualité de prise de bonne guerre des captifs. En effet le souverain pouvait aussi combattre la piraterie de ses propres sujets, lorsque ces derniers sortaient du cadre fixé. Au XIVe siècle, à Gênes, est même institué à cet effet un tribunal spécial, l'*Officium Robarie*, qui avait compétence pour recevoir des plaintes de victimes de pirates génois, même lorsqu'il s'agissait de musulmans, ce qui ne manqua pas de soulever quelques protestations, notamment celle en 1317 du dominicain Guillaume Adam, qui s'éleva contre cette institution « contraire à Dieu et au bien des chrétiens[32] ». Ces procès, et la correspondance diplomatique qui les accompagne souvent, sont un bon indicateur pour cerner ce qui était considéré comme une course légale, et comprendre le lien complexe entretenu par l'État avec la piraterie.

Les intérêts de l'État dans le développement d'une course réglementée et contrôlée sont de natures diverses, à la fois économiques, fiscales, stratégiques et politiques. Sur le plan économique tout d'abord, la piraterie est, comme nous l'avons vu, source de richesses pour le pays, par le butin rapporté, par les captifs qui alimentent la main d'œuvre servile et rapportent des sommes importantes lorsqu'ils sont rachetés. Par ailleurs, lorsqu'elle est utilisée dans un but défensif, elle permet la défense des côtes et donc la préservation de l'économie des zones littorales. Sur le plan fiscal, le Trésor impose une ponction à différents niveaux : d'abord en amont, lors de la délivrance des licences de course qui peuvent être payantes, puis sur les prises des pirates, qui sont taxées lors de leur débarquement. En principe le taux est fixé à 1/5e des prises, du côté chrétien comme du côté musulman, mais on constate dans la réalité qu'il donne lieu à des négociations, liées notamment aux menaces plus ou moins grandes auxquelles il faut répondre. Dans les États de la couronne d'Aragon, le roi en vient même parfois à

31. De Mas Latrie R., « Droit de marque et de représailles au Moyen Âge », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 6e série, n° 2, 1866, p. 529-577.

32. De Mas-Latrie L., « L'*Officium robarie* ou l'Office de la piraterie à Gênes au Moyen Âge », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, n° 53, 1892, p. 264-272. Sur cette institution, voir également Kedar, B. Z., « L'*Officium Robarie* di Genova : un tentativo di coesistere con la violenza », *Archivio storico italiano*, n° 143, 1985, p. 331-372.

exempter les pirates de cette taxe, dans la mesure où ils assurent une mission de protection des côtes[33]. Enfin, dans le cas où les captifs sont rachetés, ils doivent payer des taxes de sortie[34].

L'intérêt de la course pour le pouvoir est également stratégique et politique. Devant la faiblesse de leurs forces navales, les souverains et les cités sont souvent amenés à utiliser les corsaires comme des auxiliaires de leur politique maritime en Méditerranée, que ce soit de manière défensive ou offensive. Ainsi, à partir des années 1370, la couronne d'Aragon mobilise systématiquement les navires corsaires pour la protection des côtes ou pour des actions de représailles, et à Valence la municipalité passe des accords avec les patrons et les capitaines qui prévoient une participation financière à l'armement des navires[35]. De même, la course est utilisée par les sultans mérinides en soutien de leur politique d'expansion dans la région du Détroit dans les années 1330-1340, souvent en collaboration avec les pirates nasrides[36]. Plus largement, et sans que ce soit clairement explicité dans la documentation, les corsaires participent au contrôle des routes de commerce maritime, et notamment des principaux points de passages obligés que sont les détroits et les îles. À cet égard, l'importance de la course catalano-aragonaise en Méditerranée occidentale n'est pas forcément étrangère au quasi-monopole des marchands de la couronne sur les marchés maghrébins à l'ouest de Tunis au XIVe siècle. Il est difficile cependant d'y voir clairement le résultat d'une politique pensée – cela n'apparaît en tout cas pas dans la documentation.

Sur le plan politique, les choses sont plus compliquées. Le recours aux navires pirates privés est d'une certaine manière un signe de faiblesse, dans la mesure où il vient combler les insuffisances de la puissance navale de l'État, mais aussi parce que c'est une forme de renoncement au monopole de la violence de l'État. Mais dans la mesure où celui-ci conserve un contrôle sur les opérations corsaires il s'agit plutôt d'une délégation de ce monopole. Du moins c'est ainsi qu'il peut être présenté par le pouvoir, car dans les faits le contrôle des corsaires est tout sauf parfait, et le pouvoir n'a pas toujours les moyens de faire respecter les règles qu'il a imposées. Enfin, du moins

33. En 1378 la situation est suffisamment grave le long des côtes catalanes pour que le roi Pierre III d'Aragon exonère de quint royal et de tout autre droit les personnes qui armeraient contre les musulmans. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón*, *op. cit.*, p. 736.

34. M. Gual Camarena (éd.), *El primer manual*, *op. cit.*, p. 196 : à Tunis la taxe payée au sultan (*dret del rey*) est de 5 dinars, ce qui représente entre 5 et 10 % du prix du rachat (qui se situe en général entre 50 et 100 dinars). À Majorque, le droit de sortie des musulmans libres (qui sont souvent d'anciens captifs) est en revanche plus modeste, de 1 l. 12 s. pour les hommes, la somme étant réduite de moitié pour les femmes. Cf. Sastre Moll J., « Estancia y salida de musulmanes libres y esclavos durante el reinado de Sancho I y Felipe de Mallorca », *Boleti de la societat arqueologica lulliana*, n° 44, 1988, p. 125-170.

35. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón*, *op. cit.*, p. 729 sq ; Díaz Borrás A., *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia : la ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelone, CSIC, 1993, p. 131.

36. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón*, *op. cit.*, p. 702.

dans le cas musulman mais aussi peut-être du côté chrétien, l'appui apporté à la course est un moyen d'affirmer que le pouvoir soutient la lutte contre les infidèles, et peut contribuer à renforcer la légitimité politique de ce dernier. Dans les rares textes arabes qui mentionnent cette piraterie, elle est en effet toujours présentée comme un des aspects du djihad[37], qui en principe est une prérogative du souverain – même si ces actions ont dans les faits surtout un caractère privé et un but économique. On peut donc reprendre la conclusion que formulait Michel Mollat en 1980 : « Le principal bénéficiaire, cependant, était l'État. Rejetant le pirate dans les ténèbres extérieures du brigandage, réhabilitant le corsaire engagé à son service, il a fait de lui un instrument de sa politique économique et de sa puissance militaire[38]. »

L'implication de l'État dans l'activité corsaire induit la production de normes, d'abord propre au pays d'origine des corsaires, mais aussi de plus en plus reconnues sur le plan international. La piraterie en soi n'est donc jamais condamnée, ni politiquement, ni encore moins moralement. Elle est seulement réglementée pour répondre aux exigences du pouvoir.



Cet encadrement par l'État vise logiquement à satisfaire les objectifs que l'on vient de définir. Le corsaire, auxiliaire de la politique méditerranéenne de son pays, se voit parfois assigner une zone d'activité correspondant à celle où il peut être utile stratégiquement. Ainsi dans les licences de course accordées par le roi d'Aragon dans les années 1370-80, le corsaire n'a pas le droit de dépasser la Sardaigne à l'Est, et doit rester dans les eaux où le souverain a besoin de lui[39]. En outre, par définition, le corsaire ne doit s'en prendre qu'à des cibles reconnues comme légales, c'est-à-dire des ennemis – ce qui pour les musulmans concerne tous ceux avec lesquels aucun traité n'est en vigueur. Ainsi, non seulement il doit appuyer la politique de son souverain ou de sa cité, mais il ne doit pas non plus la mettre en péril par des attaques qui risqueraient de la compromettre. Pour cela, les corsaires de la couronne d'Aragon disposent de fidéjusseurs qui s'engagent sur une caution dont le montant est négocié au moment de la délivrance de la lettre de course[40]. L'autre objectif étant de nature fiscale, les intérêts du Trésor doivent être respectés, ce qui suppose un contrôle des prises et de leurs ventes pour leur taxation. En principe, toujours dans le contexte catalano-aragonais, le corsaire est tenu de revenir à son port d'origine, et de vendre ses prises aux enchères publiques[41], ce qui est sans doute le meilleur moyen pour l'État de prélever ses taxes. Au besoin, le souverain impose un observateur à bord

37. Valérian D., « La piraterie maghrébine à la fin du Moyen Âge : une forme maritime du djihad ? », Colloque *La frontière méditerranéenne du* XV*e au* XVII*e siècle. Échanges, circulations et affrontement*, coord. B. Heyberger et A. Fuess, Tours 17-19 juin 2009, à paraître.

38. Mollat M., « Essai d'orientation », art. cit., p. 746.

39. López Pérez M. D., *La Corona de Aragón*, *op. cit.*, p. 588.

40. *Ibid.*, p. 594.

41. *Ibid.*, p. 629.



du navire, pour éviter notamment que les corsaires aillent décharger dans un autre port, et éventuellement pour témoigner d'autres infractions par rapport à la licence accordée[42].

La dimension nécessairement internationale du phénomène pousse à l'établissement et à la reconnaissance de règles communes, qui se développent précisément aux XIVe et XVe siècles, c'est-à-dire au moment où la piraterie fait rage en Méditerranée occidentale. Cette émergence de règles admises par tous est facilitée par un certain nombre d'intérêts communs aux différents États. La question qui se pose ne porte pas tellement sur ce qui est autorisé ou pas. Sur ce point les choses sont assez claires : en période de guerre tout est permis, et en période de paix toute attaque est interdite, de même que tout soutien aux pirates. Ce qui pose problème est plutôt le traitement des infractions à cette règle générale, c'est-à-dire les modalités de résolution des conflits en temps de paix, mais aussi les moyens de revenir à la paix après un conflit ou une crise plus ponctuelle. L'objectif est en effet d'éviter qu'une action isolée n'enclenche le cycle des représailles qui rompt toutes les relations commerciales. Cela passe par des traités bilatéraux, et surtout par une pratique diplomatique qui apparaît principalement dans la correspondance échangée entre les États.

Le principe de base de ces discussions est la distinction entre les prises de bonne guerre et les autres. C'est autour de ce problème, c'est-à-dire sur la question de la légalité de l'attaque, que tourne une grande partie des réclamations. Les réponses apportées à ces demandes, qui ne sont pas toujours dénuées de mauvaise foi, montrent les frontières, parfois difficiles à fixer, entre la légalité et l'illégalité. Au XVe siècle à Valence par exemple, les musulmans capturés étaient présentés devant le bayle, qui vérifiait qu'ils avaient été pris de bonne guerre et pouvaient donc être vendus par le corsaire – on a conservé pour quelques années les interrogatoires menés à cette occasion[43]. Les questions posées aux captifs montrent quels sont les critères retenus pour déclarer leur prise légale. On les interroge d'abord sur leur nom et leur origine, qui est un point capital, puisqu'il détermine si le captif est sujet d'un État en guerre ou non. Cela pose le problème de l'identification des personnes, qui est loin d'être résolu à cette époque[44] et laisse la porte ouverte à toutes les manipulations. Les corsaires ne s'en privent d'ailleurs pas, obligeant parfois sous la menace leurs captifs à se déclarer d'un pays en guerre, quitte à ce que ces derniers se rétractent une fois arrivés devant les autorités[45]. Dans les « confessions de Sarrasins » valenciennes ont

42. *Ibid.*, p. 588.

43. Cf. Hinojosa Montalvo J., « Confesiones y ventas de cautivos en Valencia de 1409 », *Lugarzas*, n° 3, 1971, p. 113-127.

44. Cf. *Le Monde de l'itinérance en Méditerranée, de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, Cl. Moatti, Ch. Pébarthe, W. Kaiser (éd.), Bordeaux, Ausonius, 2009.

45. En 1304 un corsaire valencien capture des Tunisiens malgré une trêve entre Tunis et le royaume d'Aragon, les force à se déclarer bougiotes (il n'y avait alors pas de trêve avec Bougie), leur disant







demande d’ailleurs si le captif a fait des déclarations auparavant, et s’il souhaite revenir dessus[46]. Mais cela laisse entier le problème de la parole du captif. Parfois on demande aux autorités du pays concerné de confirmer une origine[47], mais il n’est pas sûr que cette procédure longue et lourde ait été généralisée. La deuxième question posée est celle du contexte de la prise, et donc de sa date par rapport à l’entrée en vigueur de la paix ou à l’inverse son expiration – ce qui alimente là aussi largement la correspondance diplomatique[48]. Enfin une prise peut être légitimée par le comportement du captif au moment de l’attaque. La question est alors principalement de savoir si la victime ne se livrait pas elle-même à des actions de piraterie, ce qui donne lieu parfois à des discussions pour savoir qui a attaqué le premier[49]. Pour les prises entre chrétiens, de loin les plus nombreuses surtout au xve siècle, il peut être légal d’attaquer un navire dont il est prouvé qu’il se dirige vers un pays avec lequel on est en guerre, notamment vers des terres musulmanes – mais à la condition que le marchand n’ait pas obtenu à cet effet une autorisation spéciale et dérogatoire[50].

Toutes ces procédures peuvent durer des années, en cas de contestation, faisant traîner la résolution du problème et menaçant de rompre les échanges commerciaux. Le principe progressivement admis par tous est que l’État



que s’ils acceptaient, il les vendrait comme esclaves à Pantelleria, d’où ils pourraient facilement se racheter ; dans le cas contraire il les vendrait en Romanie, d’où ils ne pourraient jamais revenir chez eux. Les captifs forcés de se déclarer bougiotes sont alors vendus à Pantelleria. Mais Barthomeu de Malta, marchand de Messine, qui monte à bord pour les acheter reconnaît alors l’un d’entre eux, le patron du bateau capturé, qu’il avait vu lors d’un précédent voyage à Tunis. ACA, *Cartas Reales Diplomaticas*, Jaime II, *caja* 21, n° 4160 (26/07/1304), édité dans Dufourcq Ch.-E., *Recueil de documents concernant les relations des pays de la couronne d’Aragon avec le Maghreb de 1212 à 1323*, Thèse complémentaire, Université de Paris, 1965, n° 654.

46. Hinojosa Montalvo J., « Confesiones y ventas », art. cit., p. 116.

47. En 1438 le roi d’Aragon écrit au sultan hafside ‘Uṯmān à propos de musulmans capturés par un corsaire catalan et qui affirment être sujets hafsides. Ces captifs ont été interrogés, en présence d’un ambassadeur du sultan, et on demande au directeur de la douane de Tunis de vérifier leurs affirmations. ACA, Cancillería, Reg. 2650, fol. 92, édité dans Cerone F., « Alfonso il Magnanimo ed Abu ‘Omar Othmân, Trattative e negoziati tra il Regno di Sicilia di qua e di là dal Faro ed il Regno di Tunisi (1432-1457) », *Archivio storico per la Sicilia Orientale*, n° 9, 1912, p. 69-70.

48. En 714/1314, après la paix signée entre les Hafsides et la Couronne d’Aragon, une correspondance est échangée entre les deux souverains à propos de la libération de captifs et la question qui est posée à chaque fois est de savoir si les faits se sont déroulés avant ou après la signature de la trêve. Cf. *Los documentos árabes*, *op. cit.*, n° 130, p. 288-290 (18 *ǧumadā* II 714/29 septembre 1314). Voir aussi *ibid.*, n° 131, p. 290-294 (26 *ḏū l-qa‘da* 715/21 février 1316).

49. En septembre 1407, l’émir de Bougie explique une capture de sujets catalans par le fait que ces derniers ont attaqué les Bougiotes, tirés des flèches et tué des musulmans, ce qui justifie de les déclarer comme prises de bonne guerre et de les juger – ce qui n’est pas bien sûr le point de vue des Catalans. ACA, Cancillería, Reg. 2288, fol. 89 v°-90 v° (29/9/1407). Sur cet épisode, cf. Valérian D., *Bougie, port maghrébin, 1067-1510*, Rome, École française de Rome, 2006, p. 446-447.

50. En 1458, les Génois écrivent au roi du Portugal à propos d’actes de piraterie contre des Génois qui commerçaient avec le Maghreb alors qu’ils y étaient autorisés par Rome, et envoient pour preuve une copie des lettres apostoliques délivrées à cet effet. Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto, Diversorum Communis Janue, *filza* 23/3043, n° 52, édité dans Balletto L., « Battista Aicardo di Porto Maurizio, detto Scarincio, corsaro-pirata del secondo Quattrocento », *Corsari, « Turchi » et Barbareschi in Liguria. Atti del I convegno di Studi, Ceriale, 7-8 giugno 1986*, Albenga, Tipografia F.lli Stalla, 1987, p. 158-160.

dont est originaire le pirate fautif doit régler le problème, pour éviter que la victime ne réclame des actions de représailles[51]. Cela suppose d'abord une action de la justice, à supposer bien sûr que l'on parvienne à mettre la main sur le criminel. Là encore, les manœuvres dilatoires de la part des États sont nombreuses, notamment par l'affirmation que le coupable relève d'une autre souveraineté, ce que le parcours personnel souvent compliqué des pirates rend possible[52]. Deuxièmement cela suppose la restitution des captifs et des biens, ou du moins le remboursement de ces marchandises. Là encore, la procédure peut être longue lorsque le pouvoir n'a pas pu intervenir immédiatement lors du déchargement des prises, et il faut parfois des années pour retrouver la trace des captifs dispersés[53]. Pour palier ce problème et permettre une indemnisation rapide des victimes, on institue en Europe des taxes spéciales, les *lous*, qui pèsent sur les transactions commerciales avec le port concerné par l'acte de piraterie[54]. En renonçant à faire payer le coupable et surtout à appliquer le principe de responsabilité collective, on remplace donc la violence incontrôlable des représailles par une taxe contrôlée par l'État et supportée collectivement par les marchands compatriotes de la victime, lesquels ont tout à gagner au maintien de bonnes relations diplomatiques.

Il y a donc une double intervention régulatrice de l'État sur l'espace maritime : d'une part, en temps de guerre, par l'encadrement de la course en fonction des objectifs politiques et économiques du pouvoir, et d'autre part, en temps de paix, par une action commune des États pour la résolution des conflits générés par la piraterie et visant à limiter autant que possible la violence.



Bien que la piraterie soit un phénomène endémique en Méditerranée, il est manifeste que certaines périodes voient le phénomène se développer plus que de coutume, d'où l'intérêt de confronter cette chronologie avec l'évolution politique des pays dont sont originaires les pirates.

51. Cela est affirmé très tôt dans les traités de paix, comme par exemple celui signé entre Pise et les Hafsides en 1234 : « Si un Pisan ou quelqu'un des terres de Pise part en course contre les terres d'Africa ou de Bougie, les podestats et consuls des Pisans doivent faire justice aussi bien sur sa personne que sur ses biens » (M. Amari (éd.), *Diplomi arabi, op. cit.*, p. 293-294).

52. En 1461 le doge de Gênes écrit au sultan de Tunis pour lui demander de libérer le consul génois, incarcéré à la suite d'actes de piraterie perpétrés par un certain Scarincio que le Hafside considère comme un Génois. Le doge lui précise alors que « Scarincio n'est ni notre sujet, ni n'habite en notre territoire, mais jadis nous a causé des dommages et maintenant il nous fait guerre publique ». Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto, Litterarum, Reg. 21/1797, fol. 334 v°-335 r°, édité dans Balletto L., « Battista Aicardo di Porto Maurizio », art. cit., p. 165-166.

53. Lors d'une négociation d'échange de captifs menée en 1313 par un ambassadeur majorquin à Bougie, celui-ci propose de racheter 32 sujets de Bougie et de Constantine, précisant que, sans doute pour accélérer la négociation, on choisira ceux qui seront les plus accessibles et le meilleur marché (« pus avinents e de meylor mercat »). Cf. Aguiló E. de K., « Incident surgit ab motiu del canvi d'esclaus cristians y moros, pactat despres de la pau », *Bolletí de la Societat Arqueològica Luliana*, n° 15, 1915, p. 227.

54. *Id.*, « Mostres de lous passats per la redencio de catius cristians », *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, n° 10, 1904, p. 337-340.

Traditionnellement, on considère la piraterie comme la conséquence d'un État faible, incapable de faire régner l'ordre et imposer sa politique à sa population. C'est ce que constate par exemple Henri Bresc à propos de la Sicile et des îles environnantes, notant que la ruine du pouvoir sicilien après 1350 se traduit par le développement de seigneuries corsaires et des bases de courses[55]. Mais on peut compléter ce point de vue, comme le fait Pinuccia Franca Simbula qui observe que la course augmente certes quand le pouvoir politique faiblit, mais aussi quand il « légitime [la course] en s'appuyant sur des pratiques et des normes guerrières qui [...] font de la piraterie un moyen de combattre l'ennemi[56] ». Concernant la piraterie maghrébine, on relève deux moments d'intensification : d'une part, dans les années 1330-1340, dans les domaines mérinides, c'est-à-dire entre le Détroit et Alger ; et d'autre part, entre les années 1370 et 1420, dans l'espace hafside. Or dans les deux cas on se trouve dans des périodes de puissance politique des deux États. Le pic de la piraterie mérinide correspond à l'époque de l'offensive des sultans de Fès en direction du Détroit, et il apparaît clairement qu'elle est mise au service de cette politique. On constate en outre que l'activité pirate au départ des ports de l'ouest maghrébin décline avec le pouvoir mérinide. L'interprétation de l'essor de la piraterie hafside est plus complexe, et tient à des facteurs à la fois politiques et économiques. On est alors dans une période de reconstitution de la puissance hafside, dont les territoires sont de nouveau unifiés sous le règne du sultan Abū l-ʿAbbās, mais aussi au cœur de la crise économique du XIVe siècle. Pour le pouvoir, la piraterie présente donc plusieurs intérêts, qui expliquent qu'il la laisse se développer, voire l'encourage. Elle est d'abord un moyen de répondre à la contraction des échanges commerciaux et à la diminution des ressources fiscales qui en découlent, ainsi qu'à la crise démographique provoquée par la peste. Politiquement, elle apporte des ressources nécessaires à l'œuvre de redressement entreprise par le sultan, et peut lui donner un surcroît de légitimité dans la mesure où il apparaît comme un souverain qui soutient la guerre sainte contre les infidèles. Dans ce contexte hafside, il apparaît que le ralentissement de la piraterie ne correspond ni à un affaiblissement ni un renforcement de l'État, mais à une réorientation de la politique économique, dans un contexte de prospérité commerciale retrouvée en Méditerranée à partir des années 1420.

En définitive, pour le Maghreb mais on pourrait me semble-t-il étendre ce constat à la couronne d'Aragon, le rapport entre piraterie et puissance de l'État est ambivalent. Il y a une certaine concordance chronologique entre l'essor de la piraterie et celui de pouvoirs forts, qui mettent cette

55. Bresc H., « Course et piraterie en Sicile (1250-1450) », *Anuario de Estudios Medievales*, n° 10, 1980, p. 753.
56. Simbula P. F., « Iles, corsaires et pirates dans la Méditerranée médiévale », *Médiévales*, n° 47, 2004, p. 18.



piraterie à leur service et cherchent à la contrôler pour mieux en tirer profit. D'un autre côté cette piraterie est aussi le symptôme d'une certaine faiblesse, économique ou militaire, qu'elle vise à compenser par une activité privée, mais de plus en plus encadrée par des normes et contrôlée dans la mesure du possible par le pouvoir.






